

平成24年度事業別評価調書（チェックリスト）

整理番号	105	事業名	交付金事業（街路） 地方特定道路整備事業（街路）		補助 単独	地区名 （事業箇所名）	中央線外1線 （大町）	関係 市町村名	伊達市	担当部（局） 課名	土木部 まちづくり推進課	
評価の対象となる理由	第1項第3号： 事業採択から一定期間を経過し継続中の事業					前回（平成 年度）評価時 の対応方針	委員会からの提言：－ 付帯意見：－		県の対応方針：－			
事業根拠法・要綱等の名称	都市計画法第59条											
事業概要	[事業目的及び全体計画] (1) 事業目的 中央線は、伊達市梁川町の中心市街地を南北に縦断する幹線道路であり、事業区間内にクランク型交差点が存在するため、交通渋滞解消と自転車歩行者の安全確保が課題となっており、整備により交通の円滑化と安全かつ快適な歩行空間の確保、電線類の地中化による都市景観の向上、避難路や防火帯としての防災機能の強化を図るものである。 (2) 全体計画 事業認可取得：平成14年11月29日 延長：L=633m 幅員：W=6.0(16.0)m []採択時						[事業に関する社会経済情勢]（特記すべき事項） (1) 現在の状況 伊達市梁川町の中心市街地を縦断する幹線道路であり、交通の円滑化と歩行空間の確保が求められている。 伊達市は隣接して「まちの駅」を整備し、市街地の活性化を図る予定である。 (2) 変化の有無 有(無) (3) 変化の内容 (4) 地域の協力体制等 地域の協力体制が整い、まちづくり活動にも熱心に取り組んでいる。「川北まちづくりの会」が締結した景観協定が平成17年2月に県の優良景観形成住民協定の認定を受けた。 [事業に関連する評価指標等] (1) 主要な評価指標の変化					
	事業の採択年度	H14	完成目標年度	H29	用地着手年度	H15	工事着手年度	H19				
	事業費（百万円）	全体事業費 （うち用地費）	これまでの 投資事業費 合計	左の財源内訳又 は負担割合	これまでの年度別投資実績（24年度は見込額である。）							
		[4,500] 3,890 (2,505)	1,304 (1,097)	国 587 県 652 市町村 65 その他	~21年度	22年度	23年度	24年度				
進捗率	事業費ベース	33.5%	用地費ベース	43.8%	その他（ ）		%					
事業の進捗状況	[整備の状況] 平成14年4月12日に都市計画決定、平成19年度に交差点暫定改良済、平成23年度に終点側から拡幅工事に着手した。 平成24年度も引き続き用地買収、拡幅工事を進めることとしている。						[環境への影響等] 希少野生動植物の情報に基づく対応 (実施) (非該当) ・ 未実施					
	[事業実施上の課題や問題点、今後の事業見通し] クランク型交差点で幅員が狭く安全な通行に支障を来していたため、緊急的に交差点暫定改良を実施した。 県内の大規模構造物施工箇所集中投資したことから、進捗率が伸びていないが、地域から早期供用の強い要望があり、用地取得上の課題・問題点も無いことから、今後も用地の計画的取得に努めるとともに、買収済区間から工事に着手し、早期供用を図る。						(1) 環境への影響内容とその対策 ・ 特になし					
	[関連事業の進捗状況] 市道大町菖蒲沢線（市事業）は、当該路線との交差点部分を含む計画区間の用地買収を平成24年度に完了し、平成25年度から工事に着手する予定。 みなし進捗率=(B)/(A)=53.6%<70.0% 投資済事業費(B)=1,304(百万円) みなし事業費(A)=全体事業費3,890×経過年数10年=2,431(百万円) (全体工期16年)						(2) その他特記すべき事項 ・ 地元では、景観協定に基づいた家屋の建て替えを実施している。 ・ 併せて無電柱化により良好な沿道景観を図る。					
				評価	A、	(B)	C					
				評価	(A)	B、	C					

[位置図] 及び [事業概要図]

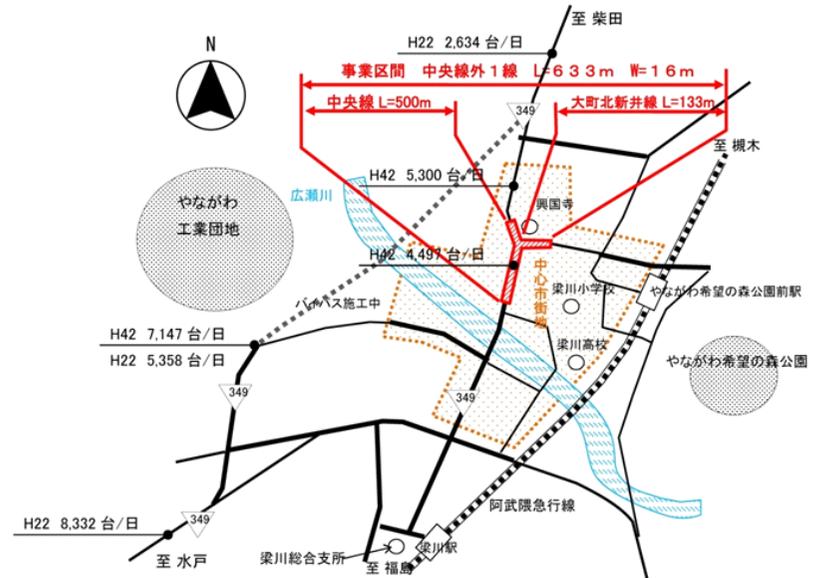
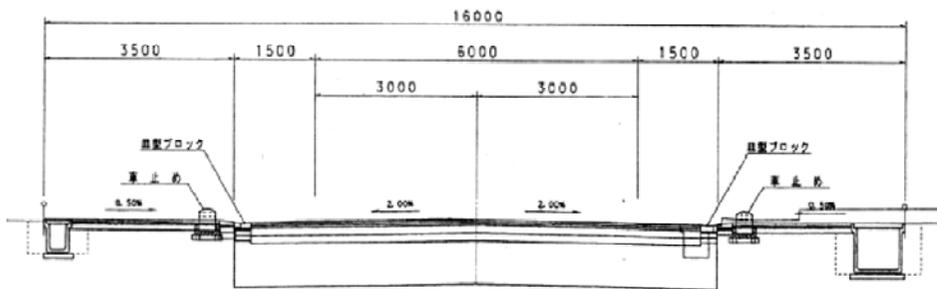
凡例

- 施工中
- 整備済
- 用地取得済
- 未整備
- 関連事業

中央線 外1線



標準横断面図



費 用 対 効 果 分 析

街路事業〔中央線 外1線〕

$$\frac{\text{効果(便益) B}}{\text{費 用 C}} = \frac{\text{B①} + \text{B②} + \text{B③}}{\text{C①} + \text{C②}}$$

[費用項目]

C①：道路整備に要する事業費 (工事費、用地費、補償費等の合計)

C②：道路維持管理に要する事業費 (道路維持費、道路清掃費、照明費、オーバーレイ費、その他(間接経費など)の合計)

[効果項目]

B①：走行時間短縮便益

道路の整備・改良が行われない場合の総走行時間費用から、道路の整備・改良が行われる場合の総走行時間費用を減じた差として算出する。
総走行時間費用は、交通量、走行時間に、車種別割合から加重平均された時間価値原単位を乗じた値を整備効果がある路線全体で集計したもの。

B②：走行経費減少便益

道路の整備・改良が行われない場合の走行経費から、道路の整備・改良が行われる場合の走行経費を減じた差として算出する。
走行経費減少便益は走行条件が改善されることによる費用の低下のうち、走行時間に含まれない項目を対象としている。
具体的には、燃料費、油脂費、タイヤ・チューブ費、車両整備費、車両償却費等の費用について、車種割合から加重平均された走行経費原単位(円/km/台)を用いて算出する。

B③：交通事故減少便益

道路の整備・改良が行われない場合の交通事故による社会的損失から、道路の整備・改良が行われる場合の交通事故による社会的損失を減じた差として算出する。
交通事故の社会的損失は、運転者、同乗者、歩行者に関する人的損害額、交通事故により損壊を受ける車両や構築物に関する物的損害額及び事故渋滞による損失額から算出している。

[考え方]

事業採択年度を基準年度として工事期間と完成後50年間に生ずる効果額、費用額を算出し比較する。

計算例

$$\frac{\text{B①} + \text{B②} + \text{B③}}{\text{C①} + \text{C②}} = \frac{48.65 + 3.18 + 0.12}{39.12 + 0.29} = \frac{51.95}{39.41} = 1.32 (\geq 1.00)$$